

## ANNEXE 2

## PROCÉDURE D'ANALYSE DES ACCIDENTS

**1 MÉTHODE PROPOSÉE POUR ANALYSER LES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS**

1.1 Les rapports d'enquête sur les accidents, conformes au mandat du Sous-comité, sont soumis au Secrétariat de l'OMI. Ils sont ensuite groupés par catégories et confiés pour analyse à diverses personnes qui composent le Groupe de travail par correspondance sur l'analyse des accidents. Ces catégories, fondées sur "l'événement initial", sont les suivantes :

.1	Abordage	.7	Dommages subis par le navire ou son équipement
.2	Échouement ou échouage	.8	Chavirement ou gîte
.3	Contact	.9	Disparition
.4	Incendie ou explosion	.10	Accident mettant en cause des engins de sauvetage
.5	Défaillance de la coque ou défaillance des portes étanches à l'eau, des sabords, etc.	.11	Divers
.6	Avarie de machine		

**Analyses du Groupe de travail par correspondance**

1.2 Pendant la période intersessions, les membres du Groupe de travail par correspondance établissent des analyses d'accident à partir des rapports individuels élaborés par les Administrations. Ceux-ci sont communiqués aux analystes, de préférence sous format électronique, à partir du système GISIS, ou dans une version papier fournie par le Secrétariat. L'analyse de chaque accident est entrée à titre provisoire dans le système GISIS en attendant son examen par l'Administration notificatrice. Cette dernière doit se voir accorder 21 jours après notification du Secrétariat pour confirmer que l'analyse est bien représentative des facteurs importants mentionnés dans le rapport (FSI 10/17, paragraphe 9.30). Si aucune réponse n'est reçue dans les 21 jours ouvrables, les analyses sont mises à la disposition de tous les Membres de l'OMI dans le système GISIS.

1.3 En se fondant sur les diverses analyses réalisées, chaque analyste soumet un rapport au coordonnateur du Groupe de travail par correspondance, relevant tout enseignement à tirer à l'intention des gens de mer. Les questions de sécurité recensées au cours de l'analyse qui nécessitent d'être examinées plus avant seront incluses dans le rapport du Groupe de travail par correspondance au Sous-comité. Si ce dernier le juge approprié, la question de la sécurité sera ajoutée au mandat du Groupe de travail sur l'analyse des accidents.

1.4 Une fois que les Administrations notificatrices ont passé en revue les analyses et confirmé qu'elles font clairement ressortir les facteurs importants mentionnés dans les rapports, celles-ci sont diffusées à l'ensemble des Membres de l'OMI, en tant que document figurant dans la base de données IMODOCS, afin qu'ils puissent les examiner huit semaines avant la réunion du Sous-comité. Les analystes et tous les membres du Groupe de travail sur l'analyse des accidents devraient passer en revue ce résumé avant la réunion du Sous-comité, afin d'être prêts pour les discussions dudit groupe de travail. Tous les rapports sur les accidents de mer analysés par le Groupe par correspondance seront mis à la disposition du Groupe de travail sur l'analyse des accidents pendant la réunion du Sous-comité.

## **Activités du Groupe de travail sur l'analyse des accidents**

1.5 Lorsque le Groupe de travail sur l'analyse des accidents se réunit pendant une session du Sous-comité, sa tâche consiste à examiner et valider les travaux du Groupe de travail par correspondance dans le cadre de son rapport au Sous-comité.

1.5bis À chaque réunion du Sous-comité, le Secrétariat distribue aux membres du Groupe de travail sur l'analyse des accidents des copies papier de toutes les analyses effectuées pendant la période intersessions.

1.6 Le Groupe de travail passe également en revue les analyses des rapports d'enquête pour déterminer s'il existe des problèmes de sécurité potentiels d'après les tendances ou les divers facteurs contributifs récurrents. Ces travaux comprennent l'examen continu des analyses qui ont été saisies dans la base de données d'accidents du système GISIS, ainsi que de tous autres renseignements pertinents contenus dans des bases de données ou d'autres rapports. Tout problème de sécurité potentiel est présenté au Sous-comité pour examen.

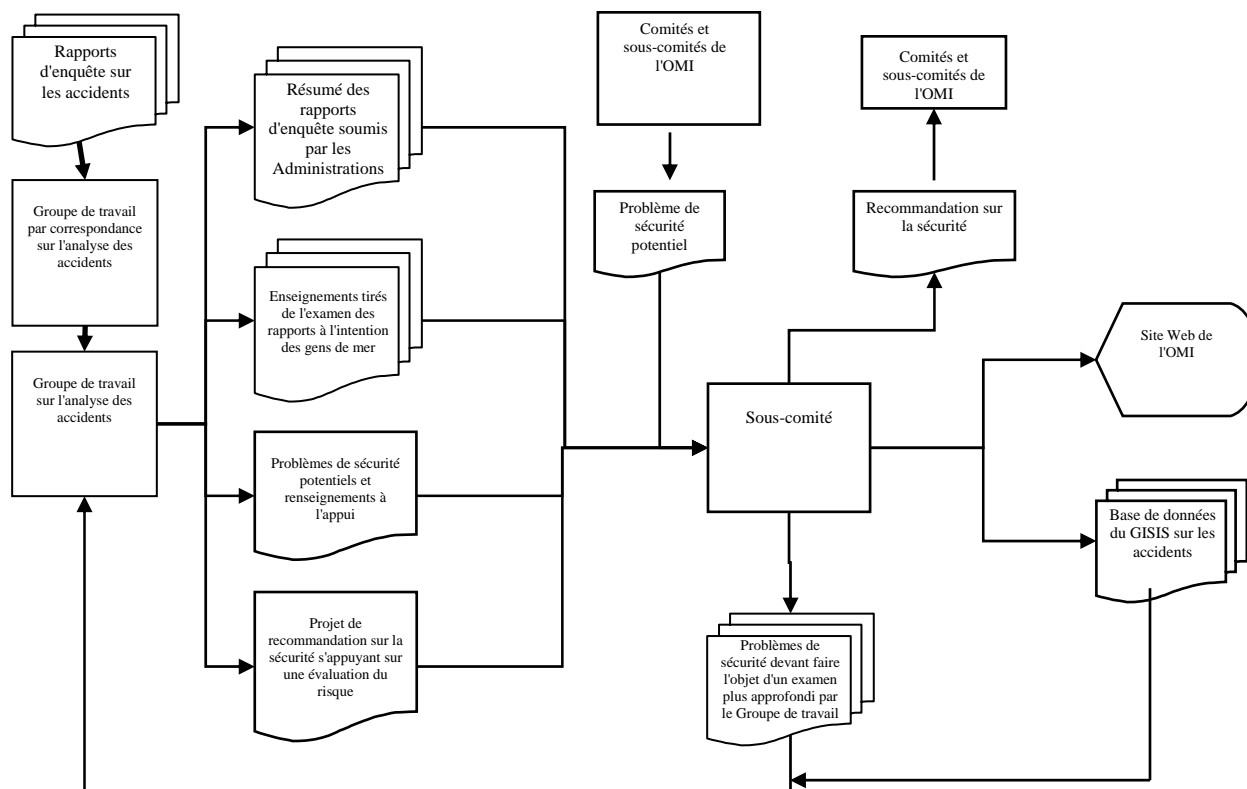
1.7 Un autre sous-comité peut aussi identifier des problèmes de sécurité potentiels lors de ses travaux ou de l'examen des renseignements relatifs aux accidents; il demande alors au Sous-comité de décider si le Groupe de travail doit procéder à une évaluation plus approfondie du problème. Les problèmes de sécurité potentiels peuvent également être identifiés lorsqu'un État Membre de l'OMI présente au Sous-comité un document contenant des renseignements appropriés, pour examen.

1.8 Lorsqu'il y a lieu, le Groupe de travail sur l'analyse des accidents évaluera le problème de sécurité à l'aide de la méthodologie décrite ci-dessous. Une fois son évaluation terminée, le Groupe soumet au Sous-comité un projet de recommandations en matière de sécurité, pour examen.

1.9 À chaque session du Sous-comité, le Groupe de travail sur l'analyse des accidents soumet les documents suivants :

- .1 l'analyse des rapports d'accidents;
- .2 un projet de texte des enseignements tirés des accidents destiné aux gens de mer;
- .3 les problèmes de sécurité potentiels, le cas échéant; et
- .4 un projet de recommandations en matière de sécurité, le cas échéant.

1.10 On trouvera ci-après un graphique représentant le cheminement ordinaire des renseignements relatifs aux accidents :



## 2 PROCÉDURE D'ÉVALUATION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ DEVANT ÊTRE ÉTUDIÉS PLUS AVANT

### Collecte de renseignements

2.1 Lorsque le Sous-comité demande au Groupe de travail d'évaluer un problème de sécurité, le Groupe de travail sur l'analyse des accidents a seulement inclus des renseignements se rapportant à un certain nombre d'accidents pour lesquels des rapports ont été présentés à l'OMI. Étant donné que ces rapports concernent uniquement les accidents graves et très graves, d'autres informations peuvent être nécessaires pour déterminer s'il s'agit bien d'un problème de sécurité. En conséquence, quand le Sous-comité demande au Groupe de travail d'entreprendre l'évaluation d'un problème de sécurité, il invite également les membres du Sous-comité à communiquer les renseignements qui peuvent figurer dans leurs banques de données nationales.

### Identification des dangers

2.2 Le Groupe de travail sur l'analyse des accidents examine les rapports d'accidents qui ont été présentés à l'OMI lorsque des facteurs contributifs permettent de conclure qu'il s'agit d'un problème de sécurité. Les renseignements supplémentaires fournis par les Administrations sont également examinés. Pour identifier un danger, il faut tout d'abord cerner les événements importants pour la sécurité qui ont entraîné des accidents, afin d'identifier toute cause commune. Ces événements sont ensuite analysés pour déterminer quelles ont été les actions accomplies ou les conditions prévalant pendant la période précédant l'événement qui sont susceptibles de présenter un niveau de risque inacceptable. Une fois qu'il a été établi que ces actions et/ou conditions constituent des dangers, une évaluation des risques est effectuée.

### **Évaluation du risque estimé**

2.3 Le niveau de risque est attribué au danger selon la fréquence et les conséquences de ce risque.

2.4 S'agissant de la fréquence, le Groupe peut examiner notamment les questions suivantes :

- .1 Des événements analogues se sont-ils produits par le passé ou s'agit-il d'un cas isolé ?
- .2 Combien d'événements analogues se sont produits par le passé dans des circonstances analogues ?
- .3 Combien d'éléments du matériel peuvent présenter des défauts analogues ?
- .4 Combien de membres du personnel chargé de l'exploitation ou de l'entretien appliquent les pratiques ou les procédures en question ou y sont subordonnés ?
- .5 Dans quelle mesure y a-t-il des incidences, du point de vue de l'organisation, de la gestion ou de la réglementation, qui pourraient faire apparaître des problèmes généraux plus importants ?
- .6 Quelle est, en pourcentage, la durée d'utilisation du matériel suspect ou de l'application de la procédure ou de la pratique contestable ?

2.5 S'agissant des conséquences indésirables, le Groupe peut examiner les questions suivantes :

- .1 Combien de personnes pourraient être concernées par le risque ?
- .2 Quelle pourrait être l'ampleur des dommages causés à des biens ?
- .3 Quel pourrait être l'impact sur l'environnement ?
- .4 Quel est l'impact commercial potentiel ?
- .5 Quelle pourrait être l'interprétation du public et des médias ?

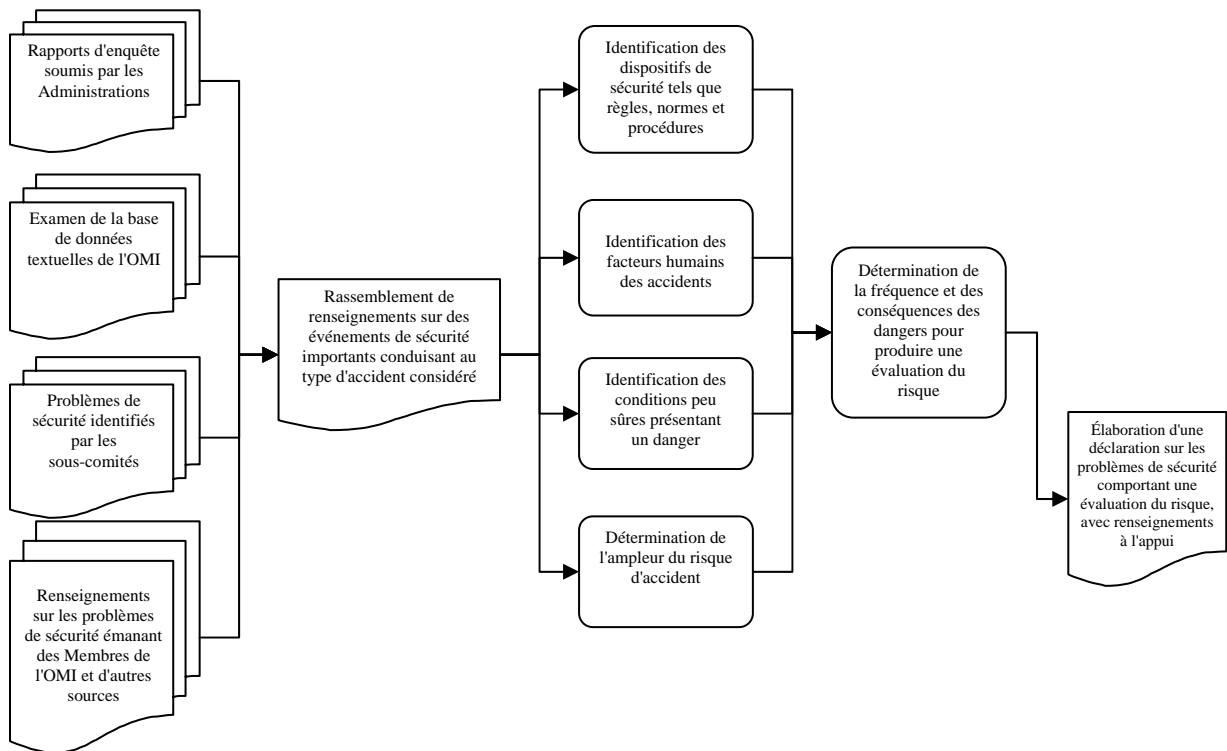
2.6 L'évaluation du risque (élevé, moyen ou faible) est fondée sur les critères énoncés dans l'appendice. Face à une situation dangereuse dans laquelle le risque estimé est élevé, le Groupe de travail sur l'analyse des accidents élabore un projet d'exposé du problème de sécurité, pour examen par le Sous-comité.

### **Recommandation du Sous-comité FSI sur la sécurité**

2.7 Le Groupe de travail sur l'analyse des accidents établit un rapport sur un projet de recommandation en matière de sécurité et le soumet au Sous-comité. Ce rapport contient l'exposé du problème de sécurité, une description des dangers et une évaluation du risque. Il donne également une indication de l'ampleur du problème de sécurité, accompagnée d'une description des circonstances normales qui ont conduit à une situation dangereuse dans un segment ou secteur de l'exploitation du navire. Le Groupe de travail inclut aussi la description des dangers auxquels un niveau de risque élevé n'a pas été attribué.

2.8 Le Sous-comité peut ensuite décider d'accepter le rapport, de demander qu'une analyse plus poussée soit effectuée ou de faire savoir qu'il n'approuve pas le rapport. Si le Sous-comité FSI partage l'avis du Groupe de travail, il transmet la recommandation au Comité ou Sous-comité compétent, pour examen et suite à donner.

2.9 Le graphique ci-dessous représente la marche à suivre pour savoir s'il s'agit d'un problème de sécurité :



## APPENDICE

### Attribution du niveau de risque estimé

- 1 L'analyse du risque se décompose en deux volets :
  - .1 la probabilité de conséquences néfastes; et
  - .2 la gravité des conséquences.
- 2 L'évaluation du risque est entreprise en fonction des données disponibles, et du jugement quant à la gravité des conséquences néfastes potentielles et leur probabilité.
- 3 La matrice de risque ci-dessous sera utilisée comme guide lors des évaluations qualitatives.

		Probabilité (dans le temps) de conséquences néfastes				
		<i>Fréquente</i>	<i>Possible</i>	<i>Occasionnelle</i>	<i>Peu probable</i>	<i>Très peu probable</i>
Gravité des conséquences	<i>Catastrophique</i>	Élevé	Élevé	Élevé	Moyen	Moyen-Faible
	<i>Majeure</i>	Élevé	Élevé	Élevé-Moyen	Moyen	Faible
	<i>Modérée</i>	Élevé	Moyen	Moyen	Moyen-Faible	Faible
	<i>Négligeable</i>	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible

- 4 Définitions – Probabilité de conséquences néfastes
  - 4.1 *Fréquente* – susceptible de se produire souvent durant la vie d'un système particulier ou très souvent durant l'exploitation d'un grand nombre de dispositifs analogues (équipement, véhicule, aéronefs, navires, etc.).
  - 4.2 *Possible* – susceptible de se produire plusieurs fois durant la vie d'un système particulier ou souvent durant l'exploitation d'un grand nombre de dispositifs analogues.
  - 4.3 *Occasionnelle* – susceptible de se produire à un certain moment de la vie d'un élément ou d'un dispositif particulier ou de se produire plusieurs fois durant la vie d'une flotte importante, d'éléments, de composants ou de dispositifs analogues.
  - 4.4 *Peu probable* – peu probable mais pourrait se produire à un certain moment de la vie d'un élément ou d'un dispositif particulier ou pourrait raisonnablement se produire durant la vie d'une flotte importante, d'éléments, de composants ou de dispositifs analogues.
  - 4.5 *Très peu probable* – si peu susceptible de se produire durant la vie d'un élément ou dispositif particulier que l'on peut présumer qu'il ne se reproduira pas, ou il est possible mais peu vraisemblable qu'il se produise durant la vie d'une flotte importante, d'éléments, de composants ou de dispositifs analogues.

5 Définitions – gravité des conséquences

5.1 *Catastrophique* – perte de vie humaine ou perte d'un dispositif ou d'une installation telles qu'il s'ensuit ou pourrait raisonnablement s'ensuivre une baisse de production, une manifestation importante d'intérêt public ou une action normative.

5.2 *Majeure* – blessure grave, dommages importants au dispositif ou autre événement entraînant une perte de la production, qui affecte plus d'un département ou qui aurait pu avoir des conséquences catastrophiques dans d'autres circonstances.

5.3 *Modérée* – blessure mineure, endommagement mineur du dispositif ou autre événement généralement limité à un département.

5.4 *Négligeable* – conséquences moindres par rapport aux précédentes.

---